
ЭКОНОМИКА РЫБОХОЗЯЙСТВЕННОЙ ОТРАСЛИ

УДК 656

Сергей Борисович Бурханов

Дальневосточный государственный технический рыбохозяйственный университет, кандидат экономических наук, доцент, директор Мореходного института, SPIN-код: 8776-0362, AuthorID: 814659, Россия, Владивосток, e-mail: burkhanov@list.ru

Владимир Евгеньевич Вальков

Дальневосточный государственный технический рыбохозяйственный университет, старший преподаватель кафедры эксплуатации и управления транспортом, SPIN-код: 3369-0322, AuthorID: 635659, Россия, Владивосток, e-mail: vlvalkov@yandex.ru

Анализ изменений толкования правил «Инкотермс» 2020 и их использование в развитии морских перевозок

Аннотация. Представлены результаты оценки влияния изменений толкования международного свода правил «Инкотермс» на развитие международной торговли, которое предопределяет увеличение объемов поставок морским транспортом. Выявлена взаимосвязь изменений трактовки терминов, призванная обеспечить большую гибкость в определении места доставки товара и распределении расходов на доставку, что в свою очередь более точно объясняет, какая сторона, продавец или покупатель, несет ответственность за выполнение таможенного оформления и таможенных формальностей на границе, принимая на себя все возможные расходы и риски. Обоснован вывод о дальнейшем векторе технологического развития правил «Инкотермс», отражающих события, связанные с цифровой торговлей, и все более широкое использование контрактов на интеллектуальную собственность.

Ключевые слова: правила «Инкотермс», морские перевозки, условия поставки, место доставки.

Sergey B. Burkhanov

Far Eastern State Technical Fisheries University, PhD in economics, associate professor, director of the Maritime Institute, SPIN-cod: 8776-0362, AuthorID: 814659, Russia, Vladivostok, e-mail: burkhanov@list.ru

Vladimir E. Valkov

Far Eastern State Technical Fisheries University, senior lecturer department of transport operation and management, SPIN-cod: 3369-0322, AuthorID: 635659, Russia, Vladivostok, e-mail: vlvalkov@yandex.ru

Analysis of changes in the interpretation of the rules «Incoterms» 2020 and their use in the development of maritime transport

Abstract. The article presents the results of assessing the impact of changes in the interpretation of the international code of rules «Incoterms» on the development of international trade, which

determines the increase in the volume of deliveries by sea. The relationship between changes in the interpretation of terms is revealed, which is designed to provide greater flexibility in determining the place of delivery of goods and distribution of delivery costs, which in turn more accurately explains which party, the seller or the buyer, is responsible for performing customs clearance and customs formalities at the border, taking all possible costs and risks. The conclusion about the further vector of technological development of Incoterms rules reflecting events related to digital Commerce and the increasing use of intellectual property contracts is substantiated.

Keywords: Incoterms rules, shipping, terms of delivery, place of delivery.

Введение

Для индивидуальных предпринимателей и для компаний, больших и маленьких, желающих выйти на внешние рынки, операции экспорта и импорта могут казаться пугающими. Хотя риск присущ всем коммерческим операциям, международная торговля связана с дополнительными рисками – транспортными, правовыми, риском неполучения оплаты, риском поставки некачественных товаров или риском колебаний валютных курсов [1].

Обсуждение контрагентами транспортных условий при заключении договора купли-продажи товаров предусматривает изучение алгоритма перевозки грузов, установления перечня документов, необходимых для сопровождения договора перевозки, детализации сроков отгрузки и доставки, определения стоимости перевозки и порядка расчетов, связанных с транспортировкой груза, осуществления обратной связи между продавцом и покупателем при осуществлении поставки товара, согласование вопросов относительно расходов и ответственности сторон, момента перехода рисков по исполнению поставки, а также момента перехода права собственности на товар.

Современный рынок транспортных услуг требует от участников международных отношений определенной суммы знаний и компетенций. Контрагенты должны знать свои потребности и возможности, иметь навыки применения правовых норм и обычаев осуществляя действия в процессе предпринимательской деятельности, основываясь на сложившейся практике, не допускающей иных толкований обязательств независимо от национальной принадлежности – личного статуса.

Юридические и коммерческие вопросы внешней торговли, которые не отражены в документах международного права (в частности в Конвенции ООН о договорах международной купли-продажи товаров), не всегда одинаково понимаются в разных странах [2].

По договору купли-продажи участники международной торговли должны быть уверены в правильности и однозначности понимания прав и обязанностей сторон по транспортировке, страхованию, таможенному оформлению, оплате налогов, пошлин и сборов, распределению рисков [1]. В этой связи стандартные правила «Инкотермс» позволяют избежать множественности трактовок принимаемых сторонами обязательств в процессе поставки товаров.

Единственным поставщиком стандартов для международной торговли является Международная торговая палата [3].

В качестве объекта исследования были выбраны международные правила «Инкотермс», признанные правительственными органами и коммерсантами по всему миру как самые применимые в международной торговле базисные условия, отражающие предпринимательскую практику.

Предметом исследования являются транспортные условия поставки товаров при заключении договора купли-продажи.

Цель работы заключается в получении результатов оценки влияния периодических изменений на толкование терминов правил «Инкотермс» и развитие международной торговли, которое предопределяет увеличение объемов поставок морским транспортом.

Методы исследований

Для достижения поставленной цели был использован метод аналитико-синтетической переработки информации, представленной периодическими публикациями правил «Инкотермс» под эгидой Всемирной организации бизнеса – Международной торговой палаты (ИСС).

Используемый метод исследования заключается в группировке, сопоставлении, оценке и обобщении только той информации, которая имеется в правилах «Инкотермс», с учётом изменения во времени, а также в представлении обобщенной информации, полученной из других источников в виде, удобном для её практического использования [4].

Результаты

Унифицируя правила перевозки и внедряя однозначное понимание сторонами договора купли-продажи транспортных условий, влиятельная некоммерческая международная организация, созданная в 1919 г. для решения актуальных проблем развития бизнеса, Международная торговая палата (МТП), в целях понимания торговых терминов, используемых коммерсантами в своих сделках, провела исследования в различных странах и в 1923 г. впервые озвучила торговые термины FAS, FOB, FOT, FOR, CIF и C&F (CNF) для их всеобщего применения на практике. Уже в 1928 г. около 30 стран присоединились к исследованиям условий и обязательств в этой актуальной для международной торговли области. Подведя итоги восьмилетней работе, в 1936 г. МТП опубликовала первое издание международных торговых терминов «Инкотермс», предложив мировому сообществу для практического применения стандартизированные условия в целях однозначного понимания обязательств сторон по коммерческой сделке в отношении выполнения условий поставки товара.

Решая общемировую концепцию проблемы изменения параметров торговли и трансформации различных способов доставки товаров, международное сообщество вынуждено было адаптировать и подстраивать под нужды коммерсантов международные торговые правила «Инкотермс». Соответствующие поправки были сделаны в 1953, 1967, 1976 гг. Базисные условия «Инкотермс» путём пересмотра и уточнения применяемой терминологии стали раз в 10 лет периодически пересматриваться с 1980 г. Торговые условия поставки товара, его базисные соглашения адаптировались к стадиям развития научно-технических достижений в коммуникации, технического оснащения транспортных процессов и видов транспорта, соответственно, в 1990, 2000, 2010 и 2020 гг.

На момент подготовки настоящей статьи весь мир использовал правила «Инкотермс» в редакции 2010 г., но уже 10 сентября 2019 г. был опубликован обновлённый девятый выпуск правил «Инкотермс» 2020.

Усиление внимания к проблеме условий поставок связано в первую очередь с разработкой единообразного, постоянного и достоверного толкования обязательств сторон для однозначного их понимания участниками международных сделок и заботой о поддержании безопасности грузов на протяжении всего логистического процесса.

Решая задачи периодической актуализации правил «Инкотермс», достигается цель предельного упрощения и, более того, отказа от базисов поставок, вызывающих неоднозначную интерпретацию обязательств при использовании условий, связанных с поставкой товара.

В новых правилах «Инкотермс» 2020 предполагались кардинальные изменения в части отказа от дальнейшего применения терминов EXW, FAS и DDP.

Однако смысловой анализ международных торговых терминов «Инкотермс» 2020 в сравнении с версией 2010 г. позволил сделать вывод о внесении несущественных изменений. Вместе с тем нами были выявлены несколько ключевых дополнений и обновлений.

Основные сходства и отличия «Инкотермс» 2020 и «Инкотермс» 2010 представлены ниже.

Конструктивно «Инкотермс» 2020 выглядят так же, как и в предыдущей версии – одиннадцать трехбуквенных сокращений, начиная от «EXW» (Ex Works) до «DDP» (Delivered

Duty Paid) [5], которые по-прежнему классифицируют на четыре группы по первым буквам принятых сокращений: 1 – E; 2 – F; 3 – C; 4 – D – и делят на 2 категории в зависимости от вида транспорта (табл. 1).

Таблица 1

Категории правил «Инкотермс» 2020 в зависимости от вида транспорта [5]

Table 1

Categories of «Incoterms» 2020 rules depending on the type of transport [5]

I Правила для любого вида или видов транспорта	II Правила для морского и внутреннего водного транспорта
EXW – «Ex Works/Франко завод» FCA – «Free Carrier/Франко перевозчик» CPT – «Carriage Paid to/Перевозка оплачена до» CIP – «Carriage and Insurance Paid to/Перевозка и страхование оплачены до» DPU – «Delivered Named Place Unloaded/Поставка на место выгрузки» DAP – «Delivered at Place/Поставка в месте назначения» DDP – «Delivered Duty Paid/Поставка с оплатой пошлин»	FAS – «Free Alongside Ship/Свободно вдоль борта судна» FOB – «Free on Board/Свободно на борту» CFR – «Cost and Freight/Стоимость и фрахт» CIF – «Cost Insurance and Freight/Стоимость, страхование и фрахт»

По-прежнему не изменились и остаются для исключительного применения правила для морского и внутреннего водного транспорта, поскольку они используются в основном для доставки массовых товаров. Обращает на себя внимание появление нового термина поставки DPU «Инкотермс» 2020 в категории правил для любого вида или видов транспорта.

Каждое правило «Инкотермс» (табл. 2) содержит два раздела по десять статей, в разделе «А» оговариваются обязанности продавца, а в разделе «В» – обязанности покупателя.

Таблица 2

Сравнение разделов обязательств сторон «Инкотермс» 2010 и «Инкотермс» 2020

Table 1

Comparison of the parties 'obligations sections «Incoterms» 2010 and «Incoterms» 2020

«Инкотермс» 2010	«Инкотермс» 2020
A1/B1 Общие обязанности	A1/B1 Общие обязанности
A2/B2 Лицензии, разрешения, контроль безопасности и иные формальности	A2/B2 Поставка
A3/B3 Договоры перевозки и страхования	A3/B3 Переход рисков
A4/B4 Поставка/Принятие поставки	A4/B4 Перевозка
A5/B5 Переход рисков	A5/B5 Страхование
A6/B6 Распределение расходов	A6/B6 Перевозка и транспортные документы
A7/B7 Уведомления	A7/B7 Таможенное оформление экспорта/импорта
A8/B8 Документ поставки/Доказательство поставки	A8/B8 Проверка/упаковка/маркировка
A9/B9 Проверка, упаковка, маркировка/Инспектирование товара	A9/B9 Распределение расходов
A10/B10 Содействие в получении информации и связанные с этим расходы	A10/B10 Уведомления

Не вдаваясь в детальное обсуждение обязанностей сторон, отметим, что появились изменения как в порядке нумерации статей, так и в содержании их разделов (табл. 2). Особое внимание заслуживают изменения в правилах «Инкотермс», отнесённые нами к ключевым новациям, касающиеся всех правил:

1. Специалисты, которые применяли на практике «Инкотермс» 2010, знают, что в нём абсолютно ничего не говорится об обязательствах сторон нести расходы, связанные с соблюдением режимов безопасности грузов, которые в последнее время приобретают всё большее значение. В «Инкотермс» 2020 практика обеспечения сторонами безопасности претерпела изменения и предусматривает возникновение расходов на соблюдение требований в связи с разделами А4/В4 «Перевозка», А7/В7 «Таможенное оформление экспорта/импорта». Кроме того, расходы на обеспечение безопасности согласно статьям А9/В9 «Распределение расходов» «Инкотермс» 2020 предусматриваются для каждого правила. В явной степени эти обязательства относятся для правил группы «С». Применяя правила этой группы, продавец обязан соблюдать все связанные с транспортировкой требования безопасности до места назначения, включая транзитные перевозки, и оплачивать все связанные с этим расходы и/или предоставить покупателю любую информацию, касающуюся требований безопасности, связанных с транспортом, необходимую покупателю для организации перевозки [6].

Безопасность транспорта стала новой нормой, под которую подпадает также обязательная проверка контейнеров.

2. Обращают на себя особое внимание дополнения, внесённые в новые правила, в которых под термином «перевозчик» понимается не только любое лицо, которое на основании договора перевозки обязуется осуществить или организовать перевозку товара, но и покупатель и продавец теперь могут использовать свои собственные транспортные средства. Формулировка обязательств гласит: «... должны заключить договор или организовать за свой счет» для перевозки товара.

3. Расходы были большой проблемой в «Инкотермс» 2010. Все затраты, связанные с различными аспектами купли-продажи, в новой версии правил перемещены в разделы А9/В9 «Распределение расходов» для каждого правила. Перевозчики часто меняли свою структуру ценообразования, применяя дополнительные надбавки, и продавцы часто удивлялись, когда им возвращали плату за терминальную обработку. Разделы А9/В9 в руководстве по правилам «Инкотермс» 2020 теперь составляют воедино все расходы, с принципиальной целью четко указать затраты для каждой стороны [7].

4. Базис поставки DAT (Delivered at Terminal/Доставка на терминале) замещён условием поставки DPU «Инкотермс» 2020 (Delivered Named Place Unloaded/Доставка на место выгрузки). Обоснованием изменения является то, что термин «терминал» может быть истолкован как ограничивающий использование правил транспортных развязок и других подобных перегрузочных узлов, тогда как на самом деле названное место может быть где угодно – складом, помещением покупателя и т.д. После нескольких раундов консультаций редакционная группа МТП решила исключить слово «терминал», поскольку оно часто вызывало путаницу между терминами DAT и DAP (Delivered at Place/Поставка в месте назначения). В этой связи от термина DAT было решено отказаться и применить термин DPU (поставка в месте разгрузки), чтобы широко охватить «любое место, независимо от того, охвачено оно или нет».

5. Внесены изменения в условие поставки FCA «Инкотермс» 2020 (Free Carrier/Франко перевозчик), которое является наиболее распространенным правилом для любого вида транспорта.

Необходимость внесения изменений в FCA обусловлено его применением для морской перевозки (морским контейнером), когда продавец/экспортёр соглашался заключить сделку с условиями оплаты по документарному аккредитиву, ссылаясь в контракте на «Унифициро-

ванные правила и обычаи для документарных аккредитивов» – Uniform Customs and Practice for Documentary Credits (UCP). На сегодняшний день действует редакция этого документа от 2007 г., № 600 (UCP600). По условиям UCP600 банк принимает на себя обязательство выплатить продавцу товаров определенную сумму денег при своевременном представлении соответствующих транспортных документов, подтверждающих отправку товара или выполнение договорных услуг. В случае морской перевозки должен быть предоставлен коносамент (Bill of Lading) с отметкой «на борту» (On board).

Применяя условие FCA «Инкотермс» ранних версий, покупатель должен был заключить договор или организовать за свой счет перевозку товара, что не давало гарантий продавцу получить транспортные документы и предъявить их в банк для получения оплаты за товар. В этой связи экспортеры в то время, когда должны были использовать FCA, часто использовали для морских контейнерных перевозок условия поставки FOB, которые обязывали продавца осуществить погрузку товара на судно, а от морского перевозчика предоставления коносамента продавцу. Данная практика сопровождалась излишними и неоправданными рисками.

Новые правила при использовании условия поставки FCA теперь позволяют сторонам договориться о том, что покупатель должен поручить своему перевозчику за счёт покупателя и на свой риск выдать коносамент с бортовой отметкой продавцу.

6. Коснулось изменение уровня страхового покрытия для термина CIP (Carriage and Insurance Paid to/Перевозка и страхование оплачены до).

В предыдущей версии «Инкотермс» 2010 условия CIF (Cost Insurance and Freight/Стоимость, страхование и фрахт) и условия поставки CIP для экспорта требовали от покупателя страхования товаров с минимальным страховым покрытием.

Условие поставки CIF обычно используется для морских перевозок массовых грузов (сырье, минералы и т.д.). Стоимость за килограмм которых очень низкая, и требование страхования с минимальным покрытием вполне оправданно. На практике условие поставки CIP используется для доставки промышленных товаров, которые требуют более высокого уровня страхового покрытия. Теперь, для условий поставки CIP 2020, продавец обязан застраховать товар для покупателя по условиям (A) Института Лондонских страховщиков от всех рисков с максимальным страховым покрытием и страховой суммой не менее 110 % от стоимости товара. В то время как CIF «Инкотермс» 2020 остались требования минимального страхового покрытия в пользу покупателя в соответствии с пунктом (C) Института Лондонских страховщиков. Вместе с тем стороны могут согласовать в контракте любые уровни покрытия, если они того пожелают.

7. В международных правилах «Инкотермс» 2020 более точно объясняется, какая сторона, продавец или покупатель, несет ответственность за выполнение таможенного оформления и таможенных формальностей на границе, принимая на себя расходы и риски. И выпуск товаров, которые в пути, включен впервые. Что касается последнего, то используется правило, согласно которому ответственность возлагается на того, кто принимает на себя риск перевозки до места доставки. Поэтому если риск перевозки передается в стране происхождения (стране продавца), ответственность за таможенное оформление транзита принимает покупатель, и напротив, если риск переходит в пункте назначения (страна покупателя), ответственность несет продавец [5].

8. В «Инкотермс» 2020 подразумевается, что товар размещается «на борту судна», т.е. фактически находится полностью на палубе или в трюме, в отличие от международных правил «Инкотермс», в которых передача товара определяется как размещение товара, прошедшего «через поручни (рейлинги) судна».

9. Каждое из правил также предусматривает, что любой документ может быть как в бумажной, так и в электронной форме. Однако эти моменты надлежит оговаривать в договоре, и если в договоре об этом ничего не говорится, тогда применяется общая принятая практика.

Правила не определяют, что такое «электронная форма», это может быть что угодно, от PDF-файла до блокчейна или какого-либо формата, который еще предстоит разработать в будущем.

10. Следует отметить, что ссылки на «безопасность» в «Инкотермс» 2020 носят общий характер, нет конкретной ссылки на кибербезопасность или другие формы безопасности.

11. Во всех правилах нет никаких обязательств покупателя перед продавцом в отношении упаковки и маркировки. Однако на практике могут быть согласованные исключения, например, когда покупатель предоставляет продавцу этикетки, логотипы или тому подобное для размещения на таре, эти моменты также нашли отражение в «Пояснительных примечаниях для пользователей».

12. В каждом правиле «Инкотермс» 2020 размещены «Пояснительные примечания для пользователей». Участники международных сделок с различным законодательством могут, наконец, полагаться на единообразные, недвусмысленные и аутентичные пояснения для правильного и справедливого распределения затрат и рисков, связанных с доставкой товаров. Использование базисных условий «Инкотермс» 2020 носит дискреционный характер, и ради их действительности обе стороны договора купли-продажи должны заранее договориться путем конкретного упоминания такой договоренности.

В целях применения в договоре купли-продажи терминов «Инкотермс» 2020 необходимо осознать основные четыре момента:

Кто оплачивает основной транспорт?

Где происходит доставка?

Где и когда риск переходит от продавца к покупателю?

Кто несет расходы, связанные с транспортировкой, оформлением документов, разгрузкой товаров в пункте назначения, таможенным оформлением при необходимости, страхованием товаров и т.д.?

Результаты и их обсуждение

Проведенный анализ содержательных аспектов всех терминов «Инкотермс» 2010 и «Инкотермс» 2020 позволил обобщить результаты проведенного исследования:

1. Условия поставки EXW по своему содержанию в основном идентичны. Первая версия этого правила вступила в силу в оригинале «Инкотермс» 1936 г. и была включена в его заголовки из предыдущих терминов «Ex-factory, Ex-mill, Explantation, Ex-warehouse и т.д.». Его происхождение в обычаях уходит корнями задолго до настоящего толкования.

Термин EXW больше подходит для внутренних сделок, чем для международных. Во внутренних сделках ни продавец, ни покупатель не несут никаких обязательств, поскольку, скорее всего, не потребуются никаких разрешений.

2. Условия поставки FCA также по своему содержанию идентичны, кроме одного положения. Новые правила возложили на покупателя новое обязательство проинструктировать своего перевозчика о выдаче бортового коносамента с пометкой «на борту» продавцу (или авианакладной при авиаперевозках), после погрузки товара на борт судна, с оговоркой – если такое будет согласовано в контракте.

Ранее вместо термина FCA использовался базис поставки FRC. Термин FRC заменил базисные условия поставок FOT (Free on Truck), FOR (Free on Rail) и FOA (Free on Airport). Условия поставки FRC были введены в 1980 г. и в редакции «Инкотермс» 1990 г. были переименованы в базис поставки FCA. Условия поставки FCA – наиболее часто применяемое правило «Инкотермс» в мировой торговле, почти 40 % контрактов по всему миру заключаются на основе этого правила.

Правило FCA, как и все мультимодальные правила, подходит как для внутренних, так и для международных транзакций. Несмотря на то, что МТП для морских контейнерных пере-

возок рекомендует вместо термина FOB применять базис поставки FCA, на практике это правило для данного вида доставки практически не используется. Это связано с тем, что при поставках FCA покупатель не хочет брать на себя риск повреждения или утраты товара в стране экспортера, а только тогда, когда товар был фактически экспортирован, т.е. после погрузки контейнера на борт судна. Внесённые изменения, полагаем, дадут широкое применение этому термину в морских контейнерных перевозках.

3. Схожими по своему основному содержанию остались условия поставки FAS. Термин FAS берет свое начало со времен парусных кораблей, правило требовало от продавца размещать товары рядом с судном назначенным покупателем. Правило FAS впервые было опубликовано в первой версии правил «Инкотермс» 1936. В первой публикации ничего не говорилось о выполнении экспортных формальностей. В правилах «Инкотермс» 1953 г. было указано, что продавец должен оказывать покупателю лишь помощь в получении разрешения на экспорт товаров, но в «Инкотермс» 2000 ответственность за выполнение экспортных формальностей была возложена на продавца.

Базис поставки FAS редко используется в наши дни. Его применение актуально для тяжелой техники, для грузов, перевозимых навалом или в таре. При размещении товара в контейнере типичным для продавца является передача товара морскому перевозчику на терминале, а не путем размещения на причале вдоль борта судна, в таких случаях следует использовать термин FCA «Инкотермс» 2020.

4. Условия поставки FOB в общем и целом схожи и не отличаются по содержанию. За исключением того, что больше не определяют передачу товара, прошедшего «через поручни судна», подразумевается, что товар фактически находится полностью на палубе или в трюме. Правило FOB является наиболее часто используемым торговым термином, который применяется со времен парусных судов. Поэтому он был включен в первую версию «Инкотермс» в 1936 г. и практически не менялся в последующих версиях.

Правило FOB уместно применять при транспортировке тяжелой техники, для грузов, перевозимых навалом или в таре. Применимо как к международной, так и к внутренней торговле. МТП не рекомендует для контейнерных перевозок по той же причине, что и приведённой в пояснениях к FCA. Однако на практике этот базис применяется и для перевозки морских контейнеров продавцами с одной целью – получить коносамент для расчётов по аккредитиву.

Базис FOB имеет две разновидности.

FOB stowed & trimmed – продавец обязан погрузить товар на судно, оплатить штивку груза. FOB liner terms – при перевозке груза на линейных условиях судовладелец организует и оплачивает грузовые работы в портах погрузки и выгрузки. Соответствующие расходы включены в ставку фрахта, которую оплачивает покупатель. Поэтому обязательством продавца является только доставить товар на склад порта отправления.

5. Условия поставки CFR по своему содержанию также остались идентичными. Как и в случае с термином FOB больше не определяют передачу товара, прошедшего «через поручни судна», подразумевается, что товар фактически находится полностью на палубе или в трюме. Правило CFR также является наиболее часто используемым торговым термином после термина FOB и берет свое начало со времен парусных судов. Поэтому это правило было включено в первую версию «Инкотермс» в 1936 г. как торговый термин «C&F» (CNF), а в редакции «Инкотермс» 1990 было переименовано в условия поставки CFR.

Базис поставки CFR актуален при транспортировке тяжелой техники, для грузов, перевозимых навалом или в таре. Не подходит для контейнерных перевозок. Причина та же, как и с термином FAS.

6. Условия поставки CIF по своему содержанию похожи. За таким же исключением, как и в случае с термином FOB и больше не определяют передачу товара, прошедшего «через

поручни судна». Впервые базис поставки CIF появился в первой версии «Инкотермс» в 1936 г. как обозначение «Перевозка, страхование и фрахт», а в редакции «Инкотермс» 1990 был переименован в «Стоимость, страхование и фрахт».

Торговый термин CIF содержит два критических пункта, поскольку риск и расходы переходят в двух различных местах: риск на борту судна после полной загрузки товара, а расходы в порту выгрузки. Торговый термин CIF не подходит для контейнерных перевозок по той же причине, что и правило FAS «Инкотермс» 2020. Актуален при транспортировке грузов, перевозимых навалом, поскольку страховое покрытие является минимальным.

7. Условия поставки CIF также идентичны по содержанию. Разница между версиями 2010 и 2020 гг. в том, что продавец должен заключить договор страхования с максимальным уровнем покрытия 110 % от всех рисков. Кроме того, если договор перевозки включает в себя разгрузку в согласованном пункте назначения, продавец должен оплатить её. Впервые базис CIF появился в «Инкотермс» 1980 как обозначение «Грузовые перевозки и страхование, оплаченное до», но было сокращено в правилах 1990 г.

Базисное условие CIF, как и все мультимодальные правила, подходит как для внутренних, так и для международных транзакций при перевозке промышленных товаров. Самое главное, что доставка происходит, когда продавец передает товар своему перевозчику для его транспортировки, а не когда товар достигает пункта назначения.

8. Содержание терминов поставки CPT также подобны и не претерпели изменений в своём содержании, за исключением изменений общего характера. Ранее вместо термина CPT использовался базис поставки DCP (Грузовая перевозка, оплаченная до...). Первое упоминание об условиях поставки DCP было в «Инкотермс» 1953, впервые опубликовано в 1980 г. и изменено в «Инкотермс» 1990 на аббревиатуру, применяемую сегодня – CPT.

Термин CPT хорошо работает для наземного транспорта, потому что часто грузовик, собирающий товары, доставляет товары к месту назначения. Термин CPT «Инкотермс» 2020 содержит два критических момента, поскольку риски и расходы переходят в двух различных местах: риски после загрузки товара в транспортное средство (так же, как и в условиях поставки FCA «Инкотермс» 2020), а расходы – в месте назначения. Как и все мультимодальные правила, подходит как для внутренних, так и для международных транзакций. Для контейнерных морских перевозок МТП рекомендуют вместо базиса поставки CFR «Инкотермс» 2020 применять термин CPT. Однако при таких поставках покупатель хочет взять на себя риск повреждения или утраты товара только тогда, когда он фактически был экспортирован, т.е. после погрузки контейнера на борт судна, в этой связи покупатели это правило игнорируют.

9. Условия поставки DAP не претерпели изменений в содержании. В отличие от предыдущей версии правил продавец несет ответственность за любые формальности, которые могут возникнуть в любой стране транзита, это существенно, когда продажа осуществляется в конечном пункте назначения – в стране, не имеющей выхода к морю, и для организации морской перевозки требуется отправлять груз в порт соседней страны.

Термин DAP – правило, опубликованное впервые «Инкотермс» 2010 для предыдущего DDU (Delivered Duty Unpaid), появившегося в правилах 1990 г. Это вводящее в заблуждение название, потому что транзакции в соответствии с другими правилами, отличными от DDP (Delivered Duty Paid), не были оплачены пошлиной во время доставки, однако сам DDU фактически означал, что поставка произошла после того, как покупатель импортировал товары и оплатил пошлину. Кроме того, в DAP были добавлены старый DAF (доставлен на границе, впервые появившийся в «Инкотермс» 1967) и DES (доставлено бывшим судном, первоначально «EXS» по правилам 1953 г.), который, как и DDU, предусматривал доставку без выгрузки. Они оказались фактически лишними, поскольку указывали «в названном месте назначения», DDU включал в себя и границу, и судно.

В правиле DAP «Инкотермс» 2020 прямо не указано, что местом доставки должно быть помещение покупателя, хотя это обычно подразумевается. Это правило хорошо работает для перевозки грузов по суше, но возникают потенциальные проблемы, когда на этом пути меняются виды транспорта. Это правило подходит для внутренней торговли, а также для операций внутри таможенного союза. Это может быть непрактично и/или проблематично для торговли через океан.

10. DPU (доставлено на место выгрузки), названное место доставки – это новое правило для 2020 г. Это правило начало свою жизнь в 1953 г. как EXQ (Ex Quay), которое было переименовано в «Инкотермс» 1990 как DEQ (Delivered Ex Quay), требуя, чтобы продавец доставил товары, выгруженные с судна, на причал. В исследуемых источниках можно найти мнение специалистов, которые DPU называют изменением термина DAT (доставлено на терминал), на самом деле, это немного больше. Сам DAT был представлен в 2010 г. как расширение DEQ, чтобы охватить любой вид транспорта. Смысл DAT заключался в том, что продавец доставлял товары на терминал, будь это открытая территория, например, контейнерная площадка или крытый склад в аэропорту. К сожалению, это объяснение не было четким в формулировке DAT, хотя его расположение перед DAP в порядке правил 2010 имеет тенденцию усиливать это определение. Теперь разница между DPU и DAP заключается в том, что это означает любое место, включая помещение покупателя, и поэтому отображается теперь после DAP. Термин DPU Инкотермс 2020 применим даже при доставке курьерских посылок.

Как это получится, на практике для более тяжелых упаковок при авиаперевозках и перевозках контейнеров через океан, еще неизвестно.

11. Функции DDP двух версий очень похожи и содержательно не изменились. Это правило было первоначально опубликовано в «Инкотермс» 1967 и с тех пор в основном не трансформировалось.

Правило DDP может применяться при перевозке товара любым видом транспорта, включая смешанные перевозки, однако вряд ли это будет чартерный самолет. Это правило следует использовать с большой осторожностью, если продавец не в состоянии выполнить формальности, связанные с импортом, стороны должны вместо этого заключить договор на условиях DAP.

Применение базисов поставки в договоре купли-продажи (транспортные условия) предлагается использовать по следующему примеру:

«Инвойсовая стоимость Товара, поставляемого по настоящему договору, составляет (...указывается сумма в валюте контракта...) на условиях поставки (указывается выбранный термин) (указывается подробный адрес поставки) Инкотермс 2020. По настоящему договору Продавец производит отгрузку Товара на условиях поставки (указывается выбранный термин) (указывается подробный адрес поставки) Инкотермс 2020.

Право собственности на поставляемый Товар переходит от Продавца к Покупателю после подписания акта приема-передачи уполномоченными представителями сторон».

Не ограничиваясь данным примером, необходимо знать, что к стандартным терминам могут быть внесены дополнительные согласованные сторонами условия, применяемые на практике: *пошлина не оплачена – duty unpaid; очищено для экспорта – cleared for export; очищено для импорта – cleared for import; налог на добавленную стоимость оплачен – VAT paid.*

Например: *«Поставлено, пошлина оплачена, налог на добавленную стоимость и другие налоги не оплачены (...место назначения указано)» («DDP, VAT and taxes unpaid (...named place of destination)».*

В случае с условиями группы «С» разгрузка может входить в условия перевозки или может отдельно оплачиваться продавцом, эта обязанность фиксируется добавлением после вы-

бренных терминов слова «*landed*» – «включая разгрузку». Термины группы «С» специфичны для применения и выбираются в соответствии со стратегией бизнеса. Не редки случаи, когда товар продаётся в то время, когда он находится в пути. В таких случаях к соответствующему «С» условию добавляется термин «*afloat*» «на воде».

При торговле массовыми насыпными товарами (зерно, уголь, руда, скрап и т.д.) в текст международного контракта купли-продажи включают дополнение к стандартному термину, например, FOB stowed & trimmed (с укладкой и разравниванием).

Общая схема «Инкотермс» 2020 представлена на рисунке, наглядно демонстрирует основные отличия условий по базисам поставки между терминами и момент перехода рисков.

По всем правилам «Инкотермс» 2020 продавец несет все риски потери или повреждения товара до тех пор, пока он не будет доставлен (рисунок) в соответствии с пунктом А2 (Поставка). Исключение составляют потери или повреждения в обстоятельствах, описанных в разделе В3 (Переход рисков) обязательств покупателя, которые варьируются в зависимости от роли покупателя в разделе В2 (Поставка).

По всем правилам «Инкотермс» 2020 покупатель несет ответственность за все риски потери или повреждения товара после того, как продавец поставил обособленно определённый договором товар, как описано в статье А2 (Поставка) обязательств продавца. Кроме того, если покупатель не дает уведомления, как описано в пункте В10 (Уведомления), и если товар был четко идентифицирован как товар, описанный в договоре, то покупатель несет все риски потери или повреждения с согласованной даты или конца согласованного периода поставки.

	ОТГРУЗКА ТОВАРА	ТАМОЖЕННЫЙ ЭКСПОРТ	ПОГРУЗКА НА ТРАНСПОРТ	ДОСТАВКА В ПОРТ	ПОГРУЗКА НА СУДНО	ПЕРЕВОЗКА ФАКТ С СУДНА	ВЫГРУЗКА С СУДНА	СТРАХОВКА ТОВАРА	ДОСТАВКА ДО МЕСТА	РАЗГРУЗКА НА МЕСТЕ	ТАМОЖЕННЫЙ ИМПОРТ	
EXW	»											
FCA	»											
FAS			»									
FOB			»									
CFR			»									
CIF			»									
CIP			»									
CPT			»									
DAP									»			
DPU										»		
DDP											»	
	Обязанности Продавца			Обязанности Покупателя				» Переход рисков				

Схема «Инкотермс» 2020
The scheme of «Incoterms»

Вышеизложенное подчеркивает необходимость полного осознания и обстоятельного рассмотрения регламентации правилами «Инкотермс» 2020 условий перехода риска при выборе термина для включения его в контракт.

Выводы и актуальность

Международные правила «Инкотермс» 2020 могут применяться с 1 января 2020 г., но также можно продолжить использование правил «Инкотермс» 2010 и даже более ранние версии. Поэтому в международных контрактах купли-продажи при указании условия поставки необходимо точно указать версию «Инкотермс». Вместе с тем, если стороны по договору не пришли к общему мнению о применении конкретного термина, тогда они должны обсудить индивидуальные условия и обязательства сторон, связанных с поставкой товара и отразить это в договоре купли-продажи.

На практике такие обстоятельства встречаются не редко, что подтверждается применением базисных условий поставок, не входящих в правила «Инкотермс», но используются в связи со сложившимися историческими традициями, к примеру:

FIW (Free into wagon – Франко вагон) – используется при железнодорожных перевозках, продавец обязан своевременно и за свой счет заказать вагоны (платформы), погрузить в них товар, известить покупателя о сроке прибытия, предоставить транспортные документы. Покупатель несет расходы, связанные с перевозкой груза, и риск с момента передачи товара на железную дорогу (или экспедитору). Термин FIW является одним из вариантов базиса FOR (free on rail).

FIB (Free into barge/lighter – Франко баржа/лихтер) – продавец обязан своевременно и за свой счет заказать баржу и погрузить товар.

FIP (Free in pipe – Франко трубопровод) – продавец обязан доставить за свой счет товар к трубопроводу.

FOD (Free on dock – Франко док) – продавец оплачивает доставку товаров до погрузочной платформы, а покупатель организует и оплачивает погрузку и отправку товара.

FP (Free port – Франко порт) – продавец обязан доставить товар в порт.

FT (Free terminal – Франко терминал) – продавец обязан доставить товар к терминалу.

FFB (Free ferry berth – Франко паром) – продавец обязан своевременно и за свой счет заказать паром, доставить товар и погрузить его на паром.

FRRB (Free roll on/roil off berth – Франко ролкерный причал) – продавец обязан доставить товар к ролкерному причалу для отправки по назначению администрацией причала ролкерной линией.

FIT (Free in tank – Франко резервуар) – применяется на нефтяном рынке.

Важность международных правил «Инкотермс» для торговли не вызывает сомнений, даже если многие контракты не включают их.

Ретроспективный анализ исследования правил «Инкотермс» позволил дать оценку той коммерческой практике, при которой использование терминов часто применялись в прошлом для перевозок грузов морским транспортом, и спрогнозировать практику применения непопулярных терминов для применения морским транспортом в силу различных субъективных и объективных причин, выделяя девять правил из одиннадцати:

- для перевозок морским контейнером – FCA, CIP, CPT, DPU, DDP;
- для массовых грузов – FAS, FOB, CFR, CIF.

Изменения, внесенные в «Инкотермс» 2020, предопределяют увеличение объемов поставок морским транспортом.

Актуальность исследуемой темы, затронутой настоящей статьёй, заключается в том, что термины «Инкотермс» включают в договоры купли-продажи по всему миру, чтобы дать руководство к действию импортерам, экспортерам, юристам, перевозчикам и страховщикам. Неправильно применённый термин может разрушить всю цепочку поставки.

«Инкотермс» 2020 – это последняя версия правил, которая, как ожидается, будет действовать в течение десятилетия, до 2030 г. Следующий пересмотр правил «Инкотермс» будет в 2029 г. В настоящее время можно ожидать технологические поправки, отражающие события, связанные с цифровой торговлей, и все более широкое использование контрактов на интеллектуальную собственность, которая отсутствует в «Инкотермс» 2020 [5].

Список литературы

1. Хименес, Гильермо К. Руководство ICC к экспортно-импортным операциям. Глобальные стандарты международной торговли. 4-е издание. Публикация ICC № 686R = ICC

Guide to Export / Import. Guillermo C. Jimenez. Fourth edition. ICC Publication No. 686E / Гильермо К.Хименес; [пер. с англ. Е.В. Семёновой]. М.: ICC Russia, 2013. 304 с.

2. Как применять Инкотермс при заключении внешнеторгового контракта [Электронный ресурс]. URL: <https://www.alta.ru/articles/5892/>.

3. Международные торговые организации [Электронный ресурс]. URL: <http://www.iccwbo.ru/blog/2016/mezhdunarodnye-torgovye-organizatsii/>.

4. Основы информационно-библиографической культуры [Электронный ресурс]. URL: <http://library.mephi.ru/icb2/book.html>.

5. Новый Инкотермс 2020, изменения в условиях поставок [Электронный ресурс]. URL: <http://anvay.ru/incoterms-2020>.

6. Roger Kreitman Incoterms 2020 revision (ICC publication no. 723) is here [Электронный ресурс]. URL: <https://www.incotermsexplained.com/incoterms-2020>.

7. Incoterms® Rules 2020 (International Commerce Terms) [Электронный ресурс]. URL: https://www.tradefinanceglobal.com/freight-forwarding/incoterms/#Incoterms2020_PDF.

© Бурханов С.Б., Вальков В.Е., 2020

Для цитирования: Бурханов С.Б., Вальков В.Е. Анализ изменений толкования правил «Инкотермс» 2020 и их использование в развитии морских перевозок // Научные труды Дальрыбвтуза. 2020. Т. 53, № 3. С. 96–108.

Статья поступила в редакцию 17.11.2020, принята к публикации 23.11.2020.